actualidad aeroespacial

Número 17 - Junio de 2009

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

ESPECIAL LE BOURGET



El Salón Aeroespacial abre sus puertas

Le Bourget abre sus puertas el 15 de junio. De los salones aeronáuticos que hay actualmente por todo el globo, pocos son tan conocidos como el París Air Show, o como todos lo conocen, el Salón de Le Bourget, que además en la presente edición de 2009 será un año espectacular ya que celebra el centenario de su primera edición en 1909, en Grand Palais (París). Este año en su 48 edición, el Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio París-Le Bourget, que se desarrollará del 15 al 18 de junio, para las jornadas profesionales, y del 19 al 21 siguientes, para el gran público, registrará un llenazo total, a juicio de sus organizadores. PÁG. 3-7



El Prat inaugura su nueva Terminal

El día 16 de junio se inaugura la nueva Terminal del aeropuerto de El Prat de Barcelona, según anunció el ministro de Fomento, José Blanco. La T1 supondrá una ampliación de la capacidad del aeropuerto de la Ciudad Condal en 30 millones de pasajeros anuales. PÁG. 14

Airbus cumple 40 años

El constructor aeronáutico Airbus celebró el pasado mayo el 40 aniversario del acuerdo franco-alemán que lanzó su primer programa aeronáutico, el A300. PÁG. 15

Llegan los **clusters** aeroespaciales **europeos** con presencia de **dos españoles**

PÁG. 16

Lanzados al espacio Herschel y Planck, de la ESA

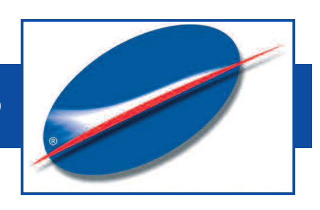
Dos telescopios para observar la historia del Universo PÁG. 18



Visión global, respuesta global
A330 MRTT: La Referencia.
CN-235 USCG: La referencia para la Vigilancia Marítima y seguridad Nacional.
A400M: El transporte polivalente.
Damos respuesta a los nuevos requerimientos del mercado con soluciones innovadoras y competitivas. Sofisticados Sistemas de Misión imprescindibles para la Vigilancia Marítima y Seguridad Nacional, la más completa gama de aviones de transporte táctico y logístico, o aviones multimisión (Multi Role Tanker Transport). Hoy en día Airbus Military actúa globalmente con productos que ofrecen la mayor efectividad con la última tecnología.



LE BOURGET ABRE SUS PUERTAS



Le Bourget abre sus puertas el 15 de junio. De los salones aeronáuticos que hay actualmente por todo el globo, pocos son tan conocidos como el París Air Show, o como todos lo conocen, el Salón de Le Bourget, que además en la presente edición de 2009 será un año espectacular ya que celebra el centenario de su primera edición en 1909, en Grand Palais (París). Este año en su 48 edición, el Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio París-Le Bourget, que se desarrollará del 15 al 18 de junio, para las jornadas profesionales, y del 19 al 21 siguientes, para el gran público, registrará un llenazo total, a juicio de sus organizadores.

Cien años de historia

TRAS la celebración centenaria del Grupo de Industrias Francesas Aeronáuticas y Espaciales (GIFAS), celebrada el pasado mes de octubre, es el turno ahora del Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio París-Le Bourget que en su 48 edición conmemora sus 100 años.

En 1908, constructores, inventores e ingenieros tales como Blériot, Breguet o Voisin, decidieron dar un carácter industrial y comercial a las actividades aeronáuticas, consideradas hasta entonces como un deporte. Ellos fundaron la Cámara Sindical de la Industria Aeronáutica. Al año siguiente crearon el primer Salón del transporte Aéreo en el Gran palacio de París que, durante 44 años acogió esta manifestación.

Un siglo más tarde, aquel camino emprendido y, sobre todo, aquella visión han sido los predecesores organizando una exposición de estas dimensiones. Tras innumerables éxitos tecnológicos y comerciales, se abre hoy una nueva página de la Historia, la de la innovación permanente, la del respeto al medio ambiente y al desarrollo sostenible.

En su 48ª edición, el Salón cumple 100 años. Fiel a su fama de escaparate mundial de la aeronáutica y el espacio, acogerá una exposición cubierta de seis salones y una muestra estática de aeronaves, de encuentros profesionales entre compradores y constructores aeronáuticos, cuya primera edición, en 2007, generó más de 6.000 negocios.



Aviones expuestos en la pasada edición de Le Bourget.

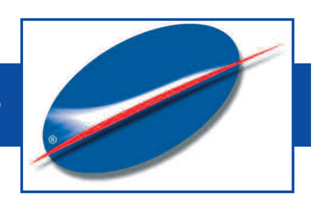
El programa diario de presentaciones aéreas permitirá descubrir aeronaves llegadas de todos los puntos cardinales. A pesar de un contexto de crisis económica global, el Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio de París-Le Bourget anuncia un llenazo total.

Como Exposición mundial número uno, representa el punto de encuentro inevitable para todos los actores del sector aeroespacial. En ese marco, el GIFAS organizará el gran foro para el empleo y la formación.

Para este centenario, la Patrulla de Francia regresará a Le Bourget y con ella una treintena de veteranos aviones testigos de los años 1909 a 1960. Los organizadores han desplegado todas sus energías para que el Salón responda a las expectativas de los profesionales, del público en general y de los medios de comunicación. Es uno de los acontecimientos mundiales insoslayables del año 2009.



LE BOURGET ABRE SUS PUERTAS





Camecopter de Schiebel no tripulado.

Vender y comprar en tiempos de crisis

Los países **visitantes** han elegido Le Bourget para **exponer en primicia** sus artículos y producciones en Occidente

EL Salón París Le Bourget es, después de más de medio siglo, el máximo exponente mundial de la aeronáutica y el espacio. Tras su instalación en Le Bourget, en 1953, la afluencia no ha dejado de incrementarse. Por voluntad de de sus organizadores, el Salón ha tenido siempre un carácter eminentemente abierto e internacional, procurando a cada país y a cada expositor la oportunidad de ponderar sus productos ante los visitantes. Hasta tal punto que los países han elegido Le Bourget para exponer en primicia sus artículos y producciones en Occidente, como fue el caso en su día de la URSS después de China.

La 48 edición abrirá sus puertas el día 15 de junio en un momento en que el mundo entero se ve sacudido por una crisis económica-financiera sin precedentes. A su manera, el conjunto del sector aeroespacial, como todos los demás, padece sus consecuencias.

A pesar de este entorno particularmente difícil, los organizadores constatan que el salón de París-Le Bourget no ha perdido su atractivo ni su poder de seducción.

Toda la superficie cubierta, así como los chalets, han sido ya contratados. Y en cuanto al número de expositores, procedentes de 42 países, superará los 2.000, lo que supone un record para esta edición. Por vez primera, países como Australia, Lituania, Libia, México y Túnez participan en el Salón.

Pero en cambio, el número de aeronaves presentes este año será ligeramente inferior al de la edición anterior. Entre las estrellas presentadas estarán el Lockheed Martin F22 de l'US Air Force con dos de sus unidades, una en el suelo y otra en vuelo para una presentación diaria; el Sukhoi Super Jet 100, nuevo birreactor de transporte regional; y el helicóptero no tripulado Camcopter de la firma Schiebel, primera aeronave no tripulada presentada en vuelo durante una exposición.

LE BOURGET EN CIFRAS *

- 1.996 expositores y 143 aviones presentados
- 400.000 visitantes, de los que 153.920 son profesionales
- 550.000 metros cuadrados de exposiciones y stands
- 192.000 metros cuadrados de áreas exteriores de exposición estática
- 131.217 metros cuadrados de superficie comercial con 363 chalets
- 10.000 camiones
- 4.000 líneas telefónicas y 30 kilómetros de fibra óptica
- 73.000 metros cuadrados de estructuras móviles
- 41.000 metros cuadrados dedicados a recepción.

* Datos correspondientes a la anterior edición 2007

Novedades en vuelo: el F22 Raptor, el Sukhoï, SuperJet 100 y por vez primera en el Salón, la presentación en vuelo de un helicóptero no tripulado, el Camecopter.

Nuestra responsabilidad social nos lleva a cuidar el medio ambiente...

...con tecnología de altura

En el Grupo ITP hacemos un gran esfuerzo investigando para diseñar y fabricar motores de avión más eficientes y con menores emisiones de CO^2 a la atmósfera, innovando en el desarrollo de tecnología propia, y trabajando en equipo para mejorar constantemente. Y por eso, somos la primera empresa aeronáutica española que recibe la Autorización Ambiental Integrada.

Estamos haciendo realidad nuestro objetivo de ser líderes en el respeto al medio ambiente.















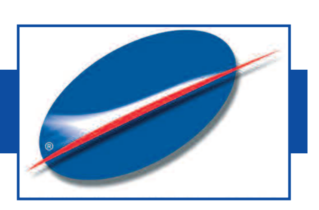



www.itp.es





LE BOURGET ABRE SUS PUERTAS



Presencia de aviones modernos en el Salón

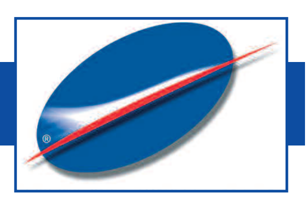
Compañías	Aviones
AERIS NAVITER	AN2 ENARA
AERO MAROC	AT-3
AIR & COMPAGNIE	C172 / CR20
AIRBUS	A320 / A321 / A330 / A340-300 / A380-800
AIRBUS MILITARY	CASA235
ANTONOV	AN148
AOZ	CH640 / CH650E / STOL CH701
ARMEE de l'AIR	EC725 CARACAL / MIRAGE 2000 / RAFALE air / RAFALE marine / TIGRE
ATK	CESSNA 208 / KINGAIR350
ATR	ATR 72-500
BELL TEXTRON	BELL407 / BELL429/ BELL412EP
BOEING	B777-346ER
BOMBARDIER	CHALLENGER 850 / GLOBAL EXPRESS / Q400
BREITLING	L1049 CONSTELLATION / L39C ALBATROS
DAHER	TBM700 / TBM850
DASSAULT	FALCON2000LK / FALCON7X / FALCON900EX /
DIAMOND	D-jet (Maqueta) / DA42 / DA42NG
EUROCOPTER	AS550C2 / AS565MB / EC135 / EC145 / EC225COUGAR / EC665 TIGRE HAP
FINMECCANICA	C27J / EF TYPHOON / M346 / ATR42MP / SUPER LYNX / A109LUH / A119 KOALA / AUGUSTA GRAND / AW101 / AW139 UTILITY / AW139 VIP / AW149
G1 AVIATION	G1 ulm
GECI	SKYLANDER SK-105
HAWKER	HAWKER 4000 / KINGAIR350
HINDOUSTAN AERONAUTIQUE LIMITED	HAL DRUVH
NHI	NH90
NOVESPACE	A300-b2-1C
OMA SUD	SKYCAR
PATRIA	HAWKmk51
PIAGGIO	P180
PILATUS	PC6Turbo Porter / PC12 / PC21
REIMS AVIATION	F406
REX COMPOSITE	APM30 LION / APM40 SIMBA
SAGEM	F1
SCHIEBEL	CAMCOPTTER S100
SUKHOI	SUPERJET RRJ-95LR
US DOD (Department of Defense)	C130J / HC130 / C2A / E2C Hawkeye / F15 Strike Eagle / F16 Fighting Falcon
VULCANAIR	P68

Presencia de aviones históricos en el Salón

AD4-N SKYRAIDER	CURTISS 75H HAWK	MS317
ANTONOV AN2	DC3	MS406
AT6 A TEXAN	DH100 VAMPIRE	N3N-N
B 17 G FLYING FORTRESS	F86 SABRE	ND25
B25 MITCHELL	FOKKER DRI	P51D MUSTANG
BLERIOT XI	JUNKER 52	PBY-5 CATALINA
BREGUET XIV	LOCKHEED 10 ELECTRA	PT22
BRONCO	LOCKHEED CONSTELLATION L1049	SE 5A
C160 TRANSALL	MD312	SPITFIRE
CAUDRON C460 RAFALE	MIRAGE III	YAK 3
CORSAIR	MORANE H	



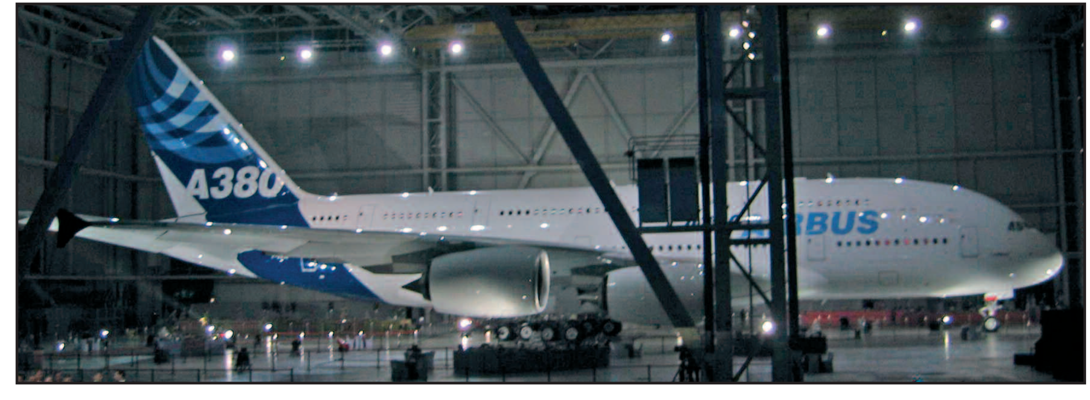
LE BOURGET ABRE SUS PUERTAS



Airbus presenta los hitos de sus 40 años de historia

AIRBUS celebrará el centenario del Salón Aeronáutico de Le Bourget presentando tecnologías que significaron una ruptura, innovaciones y "primicias" de los 40 años de historia de la constructora aeronáutica europea. Los visitantes podrán ver, sentir y tocar aviones y muchos elementos que han revolucionado la aviación y han llevado a la actual posición de líder global de Airbus. Esto también incluye demostraciones de vuelo del avión de línea más moderno y eco-eficiente, el A380.

Airbus estará presente en el Pabellón EADS. Por primera vez desde que se convirtió en una compañía aeronáutica civil y militar integrada, Airbus expondrá su cartera completa de aviones en el "stand" de EADS. Incluye una sección a escala 1:1 de un A400M, con modelos a escala 1:50 del A400M y del MRTT. También se exhibe una maqueta 1:1 de la sección superior del A350 XWB que presentará un programa mostrando las últimas innovaciones y productos de Airbus, que son modelo de eficiencia. Asimismo, se mostrarán maquetas con el interior a la vista del A380 y del A350 XWB, además de un video interactivo de aprendizaje con todos los productos de la familia de aviones Airbus, incluyendo Airbus Military. Expertos y especialistas de Airbus estarán disponibles para discutir sobre innovaciones en el Forum del Stand.



Airbus A380, última novedad de la compañía aeronáutica.

El martes, 16 de junio, Airbus celebrará una reunión con los medios informativos en el Centro de Prensa del Salón Aeronáutico de Le Bourget, con el fin de informar sobre las tendencias del mercado. Se esperan anuncios comerciales durante el transcurso de la semana.

Las visitas de los medios a la exposición estática de aviones tendrán lugar todas las mañanas entre las 09:30 y las 10:30. Incluyen un A321 y un A380 (MSN001), famoso por realizar el primer vuelo de un A380 el 25 de abril de 2005. También estará en la exposición un avión de patrulla marítima CN-235 de Airbus Military.

El miércoles, 17 de junio, Airbus celebra 40 años de innovación con la primera demostración en vuelo de toda su familia de aviones, mostrando el amplio abanico de la historia de innovación y liderazgo tecnológico continuados de Airbus. Se incluyen un A300B (MSN003), el primer birreactor de fuselaje ancho del mundo, un A320 (MSN001), representando el primer avión de pasajeros "fly-by-wire", un A340 (MSN001), representando el primer avión de muy largo alcance, y un A380 (MSN001) el avión más moderno y eco-eficiente en vuelo actualmente. Ingenieros y pilotos pioneros de Airbus, que formaron parte en el desarrollo y los vuelos de estos aviones, estarán también presentes durante el día.

El viernes, 19 de junio, a las 10:30, se podrá echar un vistazo al futuro eco-eficiente del transporte aéreo cuando se anuncie el ganador del concurso universitario mundial "Fly Your Ideas", en una ceremonia en el chalet de prensa de EADS.

El concurso animó a los estudiantes para que desarrollen ideas creativas para mejorar aún más el rendimiento medioambiental de la aviación. En total, más de 2.350 estudiantes de más de 80 países han participado.

Editorial
El sector aeroespacial en tiempos de crisis

AVIACIÓN en un entorno de crisis económica fue el tema del Encuentro organizado por Senasa en colaboración con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP) de Sevilla los pasados días 26 y 27 de mayo. La relación entre el transporte y la crisis económica ha sido el tema sobre el que ha girado el International Transport Forum (ITF), la mayor cumbre sobre el transporte, que se ha celebrado a finales del pasado mes en la ciudad alemana de Leipzig y que ha contado con la participación de más de 700 asistentes de la sociedad política, industrial, científica y civil.

La crisis mundial y el transporte es, pues, hoy una preocupación acuciante no sólo doméstica, sino global, como lo ha puesto de relieve esa plataforma mundial que ha centrado su atención en los principales problemas del transporte en la actualidad, las consecuencias de la presente crisis en el sector del transporte y la contribución del sector en la superación de la crisis.

Crisis es la palabra de moda, la que justifica cualquier otra desgracia sobrevenida. En el encuentro de Sevilla, tanto líneas aéreas como fabricantes, proveedores de servicios de navegación y aeroportuarios y reguladores, han expuesto sus puntos de vista sobre las circunstancias actuales en las que está inmerso el transporte aéreo. Algunos con verdadero dramatismo, como el director general de Iberia, Enrique Donaire, quien con una visión catastrofista de la situación del sector aeronáutico, advirtió que 2009 "va a ser el peor año de resultados para las compañías aéreas, lo que, a su juicio, "hace necesarias medidas drásticas".

La crisis que afecta al sector hace más urgente que nunca la acción reguladora de la UE, la cual se espera se traduzca en la implementación de la normativa del Cielo Único Europeo II

La crisis económica y financiera que afecta al sector hace más urgente que nunca la acción reguladora de la Unión Europea, la cual se espera se traduzca en la implementación de la normativa del Cielo Único Europeo II (SES II) en aras de optimizar el uso del espacio aéreo tanto a nivel nacional como europeo y de la Directiva de las cargas de los aeropuertos, que pretende armonizar las ya existentes a la vez que propone introducir otras por ruido o emisión de gases y que ha sido motivo de polémica.

En un entorno así en que el mundo entero se ve sacudido por una crisis económica-financiera sin precedentes, abre sus puertas el día 15 de este mes de junio la 48 edición del Salón de París-Le Bourget, la muestra de referencia mundial por excelencia del sector aeroespacial.

A su manera, el conjunto del sector padece sus consecuencias. Y sin embargo, a pesar de este entorno particularmente difícil, los organizadores constatan que el Salón de Le Bourget no ha perdido su atractivo ni su poder de seducción. Toda la superficie cubierta, así como los chalets, han sido ya contratados. Y en cuanto al número de expositores, procedentes de 42 países, superará los 2.000, lo que supone todo un record.

Le Bourget es, pues, un símbolo de optimismo y esperanza en estos momentos difíciles para el sector. Coincidiendo con ese espíritu de la muestra aeroespacial francesa, en su intervención en Leipzig, el vicepresidente de la Comisión Europea y responsable de la política de transportes, Antonio Tajani, ha querido también lanzar al mundo un mensaje esperanzador: "Estoy convencido de que la crisis actual representa una oportunidad para el sector del transporte. Es necesario reconocer de una vez por todas que las inversiones en transportes no representan una política de ajuste más, sino más bien al contrario, un verdadero impulso al crecimiento económico. Es indispensable dar una respuesta global a la crisis. La Comunidad Europea está dispuesta a asumir plenamente su papel".

Es lo que se llama hacer de la necesidad virtud. Sin duda, esta crisis tiene efectos nocivos para la industria y los servicios aeroespaciales, pero representa un reto importante, una oportunidad que no hay que dejar escapar. Le Bourget puede ser la ocasión.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 - 4ºD3 - 28043 Madrid. **Director**: Francisco J. Gil. **Redacción**: Alberto Martínez, María Jesús del Olmo. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Producción**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 - 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

TRIBUNA

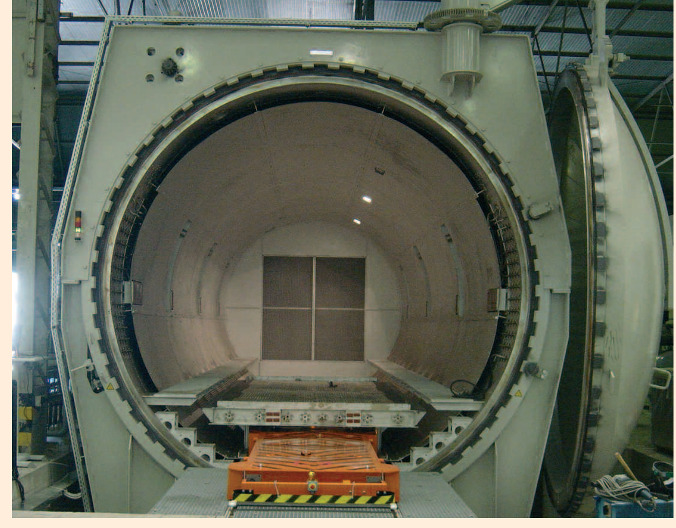
Instalación automatizada para la alimentación de autoclaves

La empresa burgalesa ASTI vuelve a colaborar con una empresa del sector aeroespacial

SK10 Composites, situada en Cádiz, nació en 2003, para dar servicio de suministro a las principales compañías aeronáuticas en este país.

El crecimiento en la demanda de su producto les llevó, sólo un año después, a expandirse con la apertura de una nueva planta productiva. En la actualidad trabajan en múltiples proyectos para las principales compañías a nivel internacional.

La empresa ASTI, Automatismos y Sistemas de Transporte Interno, ha diseñado para la aeroespacial SK10 COMPOSITES un sistema que permite realizar de forma automatizada la entrada y salida de los útiles de moldeo en sus autoclaves. La implantación del sistema de ASTI ha supuesto una reducción en el coste del proceso, tanto físico, por el trabajo que requería; como económico que venía determinado por el tiempo que conllevaba y por la necesidad de tener la máquina parada. Así mismo, el empleo de un sistema automatizado de estas características, disminuye notablemente el riesgo de accidente por un error en las maniobras de entrada y salida de útiles en la autoclave. ASTI ha sabido adaptarse a la problemática específica de SK10, para ofrecerle una solución altamente flexible y rentable.



Autoclave de ASTI.

El sistema está basado en la utilización de dos elementos fundamentales:

- Dos transbordadores longitudinales, que realizan la entrada y salida de las plataformas sobre las que se depositan los útiles de moldeo, dentro de las autoclaves, desde una zona intermedia de transferencia de plataformas.
- Dos transbordadores transversales, que permiten trasladar las plataformas desde las zonas anexas de carga y descarga de útiles de moldeo hasta las zonas intermedias de transferencia, situadas frente a las autoclaves.

Los transbordadores longitudinales son los encargados de realizar la carga /descarga automática del autoclave, de forma que se aproveche al máximo su rendimiento y se optimicen los tiempos de curado de los composites, mientras que al mismo tiempo se solapan los movimientos con los transbordadores transversales, la preparación de las plataformas y movimientos de las zonas de preparación a la zona limpia. Al solapar los movimientos se consigue reducir al máximo los ciclos de carga y descarga de la autoclave y optimizar los periodos de curación de los composites.

En determinados momentos, para optimizar aun más los tiempos de traslado de materiales, se han de transportar y cargar en las autoclaves útiles de elevadas dimensiones con longitudes superiores a los 7 metros. En esos casos, las dos plataformas han de unirse mecánicamente y los dos transbordadores longitudinales han de ser dispuestos sobre una misma vía para moverse a la par. En este modo de funcionamiento, denominado síncrono, tanto los transbordadores transversales como los transbordadores longitudinales, se desplazan como si de un único transbordador y de una única plataforma se tratase. De esta forma, los movimientos entre las zonas anexas de carga y descarga y las zonas intermedias de intercambio, y los movimientos de entrada y salida de la autoclave se producen simultáneamente en ambos transbordadores.

Gracias al sistema diseñado e instalado por ASTI se facilita el trabajo de carga y descarga de las autoclaves que ahora se realiza de manera automatizada sin la intervención directa del personal de la empresa, acortando los tiempos necesarios para la realización de estas operaciones con la consecuente reducción en costes, y la notable mejora en ergonomía y seguridad. Estas mejoras se manifiestan en las condiciones y forma de trabajo de sus operarios y, en general, en el buen funcionamiento de la planta.

CON NOMBRE PROPIO

Director general del INTA

El Consejo de Ministros, a propuesta de la titular de Defensa, nombró a Jaime Jesús Denís Zambrana nuevo director general del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial "Esteban Terradas" (INTA).

Nacido el 31 de octubre de 1952, es Licenciado en Ciencias Físicas por la Universidad Autónoma de Madrid, Master en Administración y Dirección de Empresas por el Instituto de Empresa y pertenece al Cuerpo Superior de Sistemas y Tecnologías de la Información de la Administración del Estado y a la Escala de Analistas de Informática de la Administración de la Seguridad Social.

Ha sido jefe de Área Informática del Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa Industrial, director del Programa de Nuevas Tecnologías de la Información y Comunicación del Ministerio de Educación y Ciencia, director de Multimedia y director de Tecnología y Realización del Grupo Santillana de Ediciones.

En 2004, fue subdirector general del Centro de Sistemas de Información del Ministerio del Interior y, posteriormente, director del Instituto para la Vivienda de las Fuerzas Armadas.

Desde 2007, era director general de Infraestructura del Ministerio de Defensa.



Jaime Jesús Denís Zambrana.

Relevo en la cúpula de Eurofighter

Los representantes de los accionistas del consorcio Eurofighter han nombrado, con efectos del 1 de mayo de 2009, a Bernhard Gerwert como presidente del Consejo de Administración y a Enzo Casolini como nuevo director general de Eurofighter GmbH. Casolini sustituye a Aloysius Rauen, quien dejó la compañía el 30 de abril.

Bernhard Gerwert, nacido en 1953, es en este momento CEO de Military Air Systems, la unidad de negocio de EADS Defence & Security (DS) y miembro de la Junta Directiva de EADS Defence & Security. Nacido en 1945, Casolini comenzó su carrera como oficial de las Fuerzas Aéreas italianas, ocupando varios puestos y desplazándose a Alemania.

En 1978, se incorporó a NAMMA (NATO MRCA Management Agency) en Munich y fue responsable de calificación de equipos aeronáuticos. Casolini dejó las Fuerzas Aéreas italianas en 1987 y en 1989 se incorporó a Aeritalia (después Alenia Aeronautica), donde entró a formar parte de la División de Marketing y Ventas nacional de la compañía. En el año 2002 fue nombrado director general comercial de Military Air Systems, la posición desde la que ahora se incorpora a Eurofighter. Ha mantenido una larga y profunda relación con la compañía y antes de su nombramiento ha sido miembro de su Consejo de Administración desde el año 2006.



Bernhard Gerwert.

Presidencia de Abertis

El Consejo de Administración de Abertis Infraestructuras, S.A., ha nombrado a Salvador Alemany nuevo presidente del Grupo. El hasta ahora presidente, Isidre Fainé, seguirá en el Consejo de Administración en calidad de vicepresidente del mismo, junto con los también vicepresidentes Florentino Pérez, Carmen Godia y Pablo Vallbona.

El Consejo ha decidido asimismo que el nuevo presidente conserve las facultades delegadas que en su momento le fueron atribuidas como consejero delegado. En sus 10 años al frente de la presidencia de Abertis, Isidre Fainé ha liderado, con Salvador Alemany como

Pasa a la página siguiente

Con nombre propio

Viene de la página anterior

consejero delegado, un proceso de transformación que puede calificarse de histórico por su magnitud y por los resultados obtenidos.

En la actualidad, Salvador Alemany es presidente de Acesa y de Abertis Telecom y Consejero de varias compañías. Desde 2008 es presidente del Círculo de Economía. Salvador Alemany (Barcelona, 1944) es Licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad de Barcelona y Diplomado por IESE. También es Profesor Mercantil y Censor Jurado de Cuentas.



Jesús Sánchez Bargos.



Íñigo Meirás

División de Soluciones de Seguridad de Thales España

Jesús Sánchez Bargos, madrileño de 48 años, Ingeniero Superior ICAI por la Universidad Pontificia de Comillas, es el nuevo director general de la División de Soluciones de Seguridad y Servicios de Thales España, división más importante de la compañía y que representa el 75% de su facturación en España.

Sánchez Bargos comenzó su trayectoria profesional en 1987 trabajando para EPTISA como ingeniero de diseño en los proyectos de las centrales de Almaraz y Saucelles para pasar desde 1989 al diseño e instalación de Líneas Áreas de Contacto. En 1990 ficha por SEL Señalización como Jefe de Proyecto de las Instalaciones de Seguridad del tramo Córdoba-Sevilla en la Línea de Alta velocidad Madrid-Sevilla. Tras este proyecto desempeñará diversos cargos directivos dentro del área comercial hasta asumir en 2005 el puesto de Director General de la División de Automatización del Transporte de Alcatel España.

En 2007 con la integración en Thales de las actividades de señalización ferroviaria provenientes de Alcatel, es nombrado Consejero Delegado de Thales Rail Signalling Signalling Solutions, y con posterioridad Presidente de Thales Transport Signalling and Security Solutions. Compagina ahora esta responsabilidad con la Dirección General de la División de Soluciones de Seguridad y Servicios de Thales España.

Entre el BAA y Ferrovial

Íñigo Meirás, consejero delegado de Ferrovial Aeropuertos y vicepresidente de BAA, que ejerce desde mayo de 2007, será el nuevo director general del Grupo Ferrovial, según informó la compañía. Con la finalidad de configurar un proceso de sucesión en la primera línea ejecutiva del Grupo, que se desarrolle de manera ordenada y procurando asegurar la continuidad y la mayor eficiencia en el funcionamiento de la organización, reforzando además nuestra capacidad de gestión, “el Consejo de Administración ha acordado iniciar este periodo de transición”, explicó el presidente Rafael del Pino.

El nuevo director general compatibilizará este cargo con sus responsabilidades como consejero delegado de Ferrovial Aeropuertos y vicepresidente de BAA.

Nacido en 1963, Meirás es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense y MBA por el Instituto de Empresa. Desde su incorporación a Ferrovial en 1992, ha desempeñado las funciones de director general de la Autopista del Sol y director de Autopistas de Cintra, hasta que en 2000 fue ascendido al Comité de Dirección como consejero delegado de Ferrovial Servicios para la creación de esta División. También ha sido, entre otras funciones, vicepresidente de las filiales Swissport y Amey.

CON NOMBRE PROPIO

Subdirector de Air Berlín para España y Portugal

Pablo Caspers ha sido nombrado subdirector de Air Berlin para España y Portugal. Se incorporó a la compañía aérea alemana en marzo del 2006 con el cargo de director comercial para España y Portugal.

Fue responsable del Departamento de Vuelos de L' TUR Tourismus AG como director general adjunto en la central europea de Baden-Baden, cargo que desempeñó desde 2004, manteniendo en todo momento una estrecha colaboración con la aerolínea Air Berlin. Anteriormente, desde 2001, era el director general para España de este touroperador en la central de Palma de Mallorca.

Su carrera profesional comenzó en la hostelería, en el año 1989, con su incorporación en la Cadena de Hoteles Mercure.



Pablo Caspers.

Desde 1993 a 1994, ha sido director financiero en Robinson Club del Grupo TUI, en Fuerteventura. En 1995, desarrolló el puesto de Manager de Producto del Sistema Internacional de Contabilidad del Grupo Fidelio, en Munich.

De 1996 hasta el año 2000, Caspers asumió la Dirección General del Hotel Menges Hof en la ciudad de Hannover, y del año 2000 al 2001 ejerció de director general del Hotel van Beber en Xanten, funciones que comparte en Hannover y Xanten, con la labor de Responsable de Gestión de la Dirección General y Formación del Personal de una corporación hostelera de 120 hoteles, que es miembro del grupo.

El Prat inaugura su nueva Terminal

EL día 16 de junio se inaugura la nueva Terminal del aeropuerto de El Prat de Barcelona, según anunció el ministro de Fomento, José Blanco. La T1 supondrá una ampliación de la capacidad del aeropuerto de la Ciudad Condal en 30 millones de pasajeros anuales.

Esta nueva instalación, ubicada entre las pistas del aeropuerto, ha supuesto una inversión total de 1.258 millones de euros (incluyendo los sistemas tecnológicos y las instalaciones y sistemas asociados). Dispone de una superficie total de 544.066 metros cuadrados que se complementan con los 600.000 metros cuadrados de superficie de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Con la nueva terminal y las 3 pistas el aeropuerto tendrá una capacidad de 90 operaciones a la hora.

La puesta en marcha de esta nueva instalación supondrá la creación de más de 3.000 puestos de empleo directo. En su construcción han trabajado 4.000 operarios de 52 nacionalidades diferentes.

La terminal dispone de 101 puertas de embarque, 166 mostradores de facturación y 43 fingers de acceso directo a las aeronaves. La terminal está equipada con un moderno sistema de recogida y tratamiento de equipajes conocido como SATE que permitirá el procesamiento de 8.000 maletas a la hora con un tiempo medio de gestión de seis minutos.

La T1 cuenta con placas solares, concretamente, con 696 captadores de 2,2 metros cuadrados/unidad. Por otro lado, el porcentaje de agua sanitaria calentada por colectores térmicos es del 70%.



Nueva terminal del aeropuerto de El Prat de Barcelona.

En la nueva terminal hay un sistema de recogida pneumáutica para 4 fracciones de residuos. Además se han instalado plantas separadoras para los vertidos y sistemas de detección de hidrocarburos.

La T1 dispondrá de una zona comercial de 23.866 metros cuadrados que albergará 73 tiendas y 43 bares y restaurantes, seis salas VIP y un Centro de Negocios de 2.583 metros cuadrados.

El estudio de arquitectos de Ricardo Bofill ha diseñado para el aeropuerto de El Prat una Terminal “verde”, pensada para las nuevas necesidades en las que el consumo de energía debe reducirse al máximo. A diferencia de las terminales actuales, el nuevo edificio hace de la luminosidad una de sus señas de identidad, pues el “aprovechamiento de la luz natural mediante muros de vidrio serigrafiados permiten iluminar los espacios públicos creando una tenue iluminación que nos ahorrará consumo energético”, explicó Albert Cassart, ingeniero del Plan Barcelona que impulsa la ampliación del aeropuerto. Ahorrar energía es el motivo de la instalación de 800 placas solares que escoltan el edificio diseñado por Bofill. La instalación cuenta con un sensor que gradúa automáticamente la intensidad de la luz artificial de los espacios públicos, lo que permitirá ahorrar considerables cantidades de energía en los momentos en los que no haya luz natural.

La vocación de la nueva terminal es ser la puerta de comunicación de Barcelona con el entorno europeo, potenciar el tráfico de conexiones y mejorar la accesibilidad al aeropuerto por los distintos modos de transporte.



Avión de la familia A350 de Airbus.

Airbus celebró su 40 aniversario

EL constructor aeronáutico Airbus celebró el pasado 29 de mayo el 40 aniversario del acuerdo franco-alemán que lanzó su primer programa aeronáutico, el A300. El 29 de mayo de 1969, el ministro francés de Transporte, Jean Chamant, y su colega alemán de Asuntos Económicos, Karl Schiller, firmaron un acuerdo para el desarrollo conjunto del avión A300, el primer avión europeo de fuselaje ancho, un birreactor pensado para distancias medias. Este acontecimiento tuvo lugar durante el Salón Aeronáutico de París-Le Bourget.

El lanzamiento del programa A300 marcó el primer hito de la exitosa historia de Airbus y puso los cimientos de su visión y estrategia actuales. Tom Enders, Presidente y CEO de Airbus, recuerda: "Hace 40 años el mercado de reactores comerciales estaba completamente dominado por la industria de Estados Unidos. El lanzamiento del A300 fue una audaz decisión estratégica. El espíritu pionero de nuestros ingenieros, así como el esfuerzo continuado de Airbus en innovación y cooperación internacional nos ha hecho un líder del mercado global – y al mismo tiempo un símbolo del éxito de la cooperación europea". "New standards.Together", esta es la filosofía que nos guía, y a partir de ahora el lema que nos mantendrá por delante".

El A300 revolucionó el sector de la aviación civil. Apodado "la máquina de hacer beneficios", el A300 fue el primer avión birreactor de fuselaje ancho, que por primera vez ofrecía todas las características y comodidades de los aviones de largo alcance, como comodidad de un fuselaje ancho, bajos niveles de ruido, bajo consumo de combustible y bajos costes de operación. Basándose en esta idea exitosa, Airbus desarrolló su primera familia de aviones los A300/A310 y sus respectivos derivados para carga. La Familia A300/A310 supuso nuevos referentes que fueron adoptados por todos los aviones civiles modernos a partir de entonces.

En total, Airbus construyó 822 aviones de la Familia A300/A310, cuando el plan de negocio original solo preveía construir 300 aviones. El A300 fue entregado a mas de 80 clientes y operadores. En estos años, estos aviones han volado casi 30 millones de horas y han despegado más de 15 millones de veces. Actualmente, más de 620 de estos aviones permanecen todavía en operación.

El programa A300 fue también el punto de comienzo de una exitosa cooperación europea. Desde el comienzo, la carga de trabajo estaba dividida: Las alas fueron producidas en el Reino Unido, el fuselaje en Alemania y la cabina de pilotaje en Francia. La Línea de Ensamblaje Final se construyó en Francia. Dieciocho meses más tarde, el 19 de diciembre de 1970, se creaba Airbus Industrie como Grupo de Interés Económico, bajo las leyes francesas (GIE, Groupement d'Intéret Economique), reuniendo a los socios industriales europeos del programa, SNIAS (Société Nationale Industrielle Aérospatiale), Deutsche Airbus, Hawker-Siddeley y Fokker-VFW. En unos años, otros fabricantes se unieron al consorcio, la española CASA en diciembre de 1971 y British Aerospace en enero de 1979.



Acto de constitución de la plataforma en Hamburgo.

Creados los clusters europeos

Creada la **plataforma** de clusters aeroespaciales **europeos** con presencia de **dos españoles**

Un total de 24 clusters y agrupaciones aeroespaciales de 11 países europeos, entre los que se encuentra el Cluster vasco HEGAN y Madrid Cluster Espacial, han constituido la Asociación Europea de Clusters Aeroespaciales (European Aerospace Cluster Patnership- EACP) con el objetivo de lanzar una plataforma común y permanente de cooperación, transferencia de conocimiento y promoción de actividades innovadoras que permita a las empresas de este sector consolidar su posición competitiva en el mercado global.

La iniciativa, lanzada recientemente en Hamburgo de manera oficial, pretende establecer una red transnacional de clusters aeroespaciales regionales orientado a competir con éxito a nivel global. La industria aeroespacial europea, compuesta en un 64% por pymes, se enfrenta a una fuerte competencia a escala global, por lo que se ha convertido en especialmente relevante para los clusters europeos incidir en el gran potencial de innovación y cooperación existente con otros socios internacionales. "Con la fundación de European Aerospace Cluster Partnership (EACP) se habilita un entramado con la presencia de los clusters aeroespaciales de toda Europa para trabajar conjuntamente en el objetivo de solventar los retos comunes y permitir a cada cluster mejorar su competitividad", ha señalado José Juez, gerente de HEGAN.

La UE apoya este proceso de promoción de la cooperación transnacional canalizada a través de los clusters, enmarcado en CLUNET, un proyecto INNO-Net del VI Programa Marco de Investigación y Desarrollo, que anima a compartir experiencias y apoya la puesta en marcha de proyectos piloto tendentes a innovar en los clusters. Así el proyecto EACP se constituirá como un proyecto piloto cuyo propósito es servir de proyecto benchmark para otros sectores.

La iniciativa EACP es fruto de diversas aportaciones como la del proyecto europeo "Wings for Regions" reunido en Bilbao en junio del pasado año en el que participaron, junto al cluster HEGAN, los clusters regionales Hamburg Ministry of Economics and Labour Affaires (Alemania), West of England Aerospace Forum (Reino Unido) y Aviation Valley (Polonia).

La industria aeronáutica y espacial europea está experimentando profundos cambios en la actualidad, entre los que se encuentra la presión continuada de nuevos competidores debido a la entrada de agentes en el mercado europeo como los de la India, China, Brasil y Rusia.

A pesar de que las previsiones a largo plazo del sector aeroespacial son positivas, asegurar el éxito empresarial en un futuro sólo es posible para aquellas compañías aeronáuticas que desarrollen los conceptos de excelencia, desarrollo y la puesta en marcha de productos y servicios innovadores, especialmente con respecto al medio ambiente y a la sostenibilidad ecológica.

Lanzados al espacio Herschel y Planck, de la ESA

Dos telescopios para observar la historia del Universo

DOS sofisticados observatorios espaciales con un valor de unos 2.500 millones de dólares fueron lanzados el pasado mes de mayo a bordo del cohete Ariane desde la Guyana Francesa. Se trata de una de las misiones espaciales más importantes de la Agencia Espacial Europea (ESA) con la que se espera obtener nueva información sobre los orígenes y evolución del universo.

El Ariane partió de la plataforma de lanzamiento en un vuelo que duró poco menos de media hora. El centro de control en Alemania hizo contacto con los telescopios cuando pasaron sobre el Océano Índico, una vez se separaron de la primera etapa del cohete. Los observatorios Herschel y Planck serán colocados en órbitas del espacio profundo a 1,5 millones de kilómetros de nuestro planeta.

"Esta misión es el resultado de muchos años de duro trabajo con miles de científicos e ingenieros de toda Europa" dijo a la BBC el director general de la ESA, Jean-Jacques Dordain. "La tecnología a bordo de estos satélites es única y la ciencia que producirán será fantástica".



Los telescopios Herschel y Planck tras su lanzamiento.

El Herschel, de 7,5 metros de altura y 4 metros de ancho es el telescopio más grande que hasta ahora se ha intentado colocar en el espacio. Su espejo primario, de 3,5 metros de diámetro, es 1,5 veces más grande que el principal espejo reflector del Hubble, el telescopio de la Nasa que acaba de ser reparado. Normalmente un espejo de ese tamaño implica un enorme peso en el telescopio, pero el del Herschel está hecho de carburo de silicio, un nuevo material cerámico, y se ha logrado mantener su peso en menos de 350 kilogramos.

El Herschel será sensible a las bandas de infrarrojo lejano y de radiación submilimétrica del espectro electromagnético -hasta ahora inexploradas- y podrá observar las fuentes de luz más débiles y lejanas del universo. El observatorio podrá ver a través de la opacidad de nubles de polvo y gas cósmico y podrá observar estructuras y sucesos lejanos, como el nacimiento y evolución de las primeras estrellas, hace diez mil millones de años.

Esta capacidad de infrarrojo también permitirá al telescopio Herschel mirar en el espacio profundo para observar cómo eran las galaxias cuando comenzó el universo, en un período de la historia cósmica cuando se cree que ocurrió una prolífica formación de estrellas.

"El Herschel nos ayudará a entender mucho mejor cómo se forman hoy en día las estrellas y cómo se han formado durante miles de millones de años de historia cósmica" explicó a la BBC el doctor Goran Pilbratt, científico a cargo del proyecto Herschel. "Y esto indirectamente nos ayudará a entender cómo se formó nuestro sol y nuestro sistema solar", agregó.

Por otra parte, el Planck es un telescopio de reconocimiento. Sus instrumentos son sensibles a la radiación en microondas lo que le permitirá medir las variaciones de temperatura del universo más joven.

Su misión será captar lo que se conoce como Radiación Cósmica de Fondo en Microondas (CMB), la "reliquia" de la primera luz emitida en el espacio unos 380 mil años después del Big Bang.

La Estación Espacial amplía su comunidad de astronautas

CON la llegada de los tres miembros de la misión OaSIS a bordo de la nave Soyuz-TMA 15, el pasado 29 de mayo, a la Estación Espacial Internacional (ISS), su dotación permanente se ha ampliado por primera vez, constituyendo una comunidad de seis astronautas.

El astronauta de la ESA Frank De Winne, el cosmonauta ruso Roman Romanenko y el astronauta de la Agencia Espacial Canadiense Robert Thirsk comenzaron su viaje a bordo de la nave Soyuz TMA-15 desde el Cosmódromo de Baikonur, Kazajistán, el pasado 27 de mayo y llegaron a la Estación poco después del mediodía del viernes siguiente.

Una vez en la ISS, fueron recibidos por los tres miembros residentes actualmente en la Estación: el cosmonauta ruso y comandante de la Expedición 20 Gennady Padalka, el astronauta de la Nasa Michael Barrat y el japonés Koichi Wakata. Juntos conformarán la primera tripulación permanente de seis personas a bordo de la ISS.

Está previsto que De Winne pase seis meses en la ISS durante la misión OasISS, inicialmente como Ingeniero de Vuelo de la Expedición 20. Con la rotación de tripulación prevista para el próximo mes de octubre, ocupará el cargo de comandante de la Expedición 21, con lo que el astronauta alemán será el primer europeo en comandar el complejo orbital.


Lanzamiento de la nave Soyuz-TMA15.

Durante su estancia, De Winne utilizará las instalaciones científicas de la ISS, especialmente el laboratorio europeo Columbus, para desarrollar un programa de experimentos científicos y de demostradores tecnológicos. También participará en numerosas actividades educativas durante su misión.

Tal como estaba previsto, la Soyuz TMA-15 se acopló al puerto de atraque del Módulo Zarya el 29 de mayo a las 12:34 GMT. Una vez que las compuertas entre la Soyuz y la ISS fueron abiertas, los tres nuevos astronautas fueron saludados con la clásica ceremonia de bienvenida a bordo de la Estación por la actual Expedición 19, el comandante Gennady Padalka y los ingenieros de vuelo Michael Barratt y Koichi Wakata. Dio así comienzo de manera oficial la Expedición 20, la primera tripulación en la cual hay seis astronautas conviviendo y trabajando de manera permanente en la ISS. Además, es la primera vez que las cinco agencias internacionales que participan como socias en esta aventura de la Estación -la Nasa, la Agencia Espacial Rusa (Roscosmos), la Agencia de Exploración Aeroespacial Japonesa (JAXA), la Agencia Espacial Europea (ESA) y la Agencia Espacial Canadiense (CSA)- están representadas a bordo de la ISS.

La nueva tripulación de la estación espacial.

